m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO 2 - Nº 96
SABADO 2 DE DICIEMBRE DE 2000

AQUEL VIEJO ESTILO

NUEVA · ESTACION · RETIRO SALON · DE · BOLETERIA ·

Las obras de recuperación de las estaciones ferroviarias metropolitanas permitirán rescatar su valor arquitectónico, testimonio de estilos de diferentes épocas. El cuidado en la conservación de sus trazos originales obligó a bucear en la documentación histórica y a revisar, más de una vez, las propuestas de remodelación

Ambiente y planificación

m² Por P. C. Sonderéguer*

Si, como bien se sabe, las transformaciones de la economía global cambiaron de manera definitiva las prácticas de las disciplinas urbanas, la planificación en particular vio sustancialmente modificado su escenario: alcances del mercado y transformación territorial, herramientas de gobierno y juego político, flujos económicos y modos de producción, tradiciones ideológicas y nuevos actores sociales, todos los elementos heredados cambiaron de sentido.

La planificación tradicional se encontró ante la necesidad de una rápida transformación, que algunas ciudades realizaron con éxito hace una o dos décadas (los tantas veces mencionados casos de España, EE.UU. y Canadá y ejemplos aislados como Curitiba, Porto Alegre, Montevideo o Córdoba, en alguna medida): incorporación de las herramientas conceptuales del planeamiento estratégico, articulación del fragmento en una visión territorial, modernización de las infraestructuras de transporte de pasajeros y de carga, movilización ciudadana en la concepción del proyecto, emprendimientos público-privados, presupuestos participativos, radicación de zonas francas fueron, entre otras, herramientas que renovaron la práctica de la planificación urbana. En otros casos, la coyuntura fortaleció el planteamiento dilemático (o esto o aquello): el problema quiso verse en las transformaciones de la economía global y la solución adoptada consistió en negar sus efectos, contra toda evidencia y mientras las condiciones objetivas del hecho urbano cambiaban innegablemente.

El resultado ha sido un intenso deterioro de la condición urbana y la declinación del espacio público como escenario común de la sociedad: ámbito de integración social y de construcción política, ámbito donde se verifican las políticas de distribución de la renta, ámbito generador de los valores que distinguen el hecho urbano como creación civilizadora. ¿Cómo se sale de esto sin caer en interminables discusiones ideológicas?

En Buenos Aires, donde este proceso coincide con una crisis grave del sistema natural (contaminación de las cuencas, inundaciones, colapso de las napas freáticas), pero también con un aumento de la renta urbana (en números globales, no en su distribución social), la incorporación de una dimensión ambiental al proceso de gestión urbana aparece como una necesidad impostergable y tiene, por añadidura, una serie de efectos que, desde adentro mismo de la disciplina, expanden la comprensión del hecho urbano:

a) *Lleva a una mirada histórica* (visión prospectiva, longue durée, atención a las inercias heredadas, con balance y ponderación de daños y beneficios a largo plazo de las decisiones y de las indecisiones);

b) *Obliga a salir de los nichos tranquilizadores de las "especialidades"* (refugios tan soberbios como ineficientes ante el hecho urbano) y por ese camino inaugura la comprensión de la ciudad como fenómeno de alta complejidad;

c) *trasciende, en fin, las delimitaciones jurisdiccionales y administrativas,* facilitando el abordaje del continuum del territorio natural en su interacción con el sistema metropolitano (interacción que no reconoce parcialidades de espacio, tiempo o función). Esta cualidad histórica de la dimensión ambiental se expresa, o comienza, por una reivindicación de la memoria: memoria del ambiente natural donde la ciudad se instala y desarrolla, memoria del hecho urbano como creación civil, memoria de los proyectos que dieron a la ciudad origen, forma y sentido. Por donde la cuestión urbana vuelve a sus fuentes.

*Arquitecto. Director de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.

REMODELACION DE ESTACIONES DE RETIRO, CONSTITUCION Y ON

Recuperand

La intención es que las viejas y hoy abandonadas estaciones ferroviarias recuperen su esplendor de antaño. Condiciones no les faltan: su arquitectura describe los estilos de cada época, y precisamente ése es el valor que se busca rescatar, a través del trabajo de un concesionario de las obras y la supervisión de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos.

m² Por Liliana Sánchez

Las terminales ferroviarias de Buenos Aires están siendo, o van a ser sometidas en los próximos meses, a un proceso de remodelación y puesta en valor que introducirá mejoras edilicias y funcionales. Luego de muchos años en los que la desinversión y la falta de mantenimiento hicieron que estos edificios llegaran a un avanzado estado de deterioro, las empresas que resultaron adjudicatarias en la licitación efectuada el año último para la estación de la ex línea Mitre (Retiro) ya están ejecutando el cronograma de obras. En cambio, para las terminales de Constitución, Once y Retiro (ex línea San Martín) se están realizando algunas correcciones a los proyectos originales para ajustarlos a las determinaciones hechas por la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Cualquiera de estas estaciones fueron declaradas, oportunamente, Monumentos Históricos Nacionales en virtud de sus valores históricos, culturales, arquitectónicos y urbanísticos.

A fines del siglo pasado y principios de éste, cuando se encontraba en plena expansión el desarrollo de las redes ferroviarias nacionales, se construyeron estas estaciones representativas de los estilos que en ese momento predominaban en la arquitectura ferroviaria inglesa. El proyecto original de la terminal del Ferrocarril Central Argentino (línea Mitre, Retiro) es de 1910-1915 y está considerado como una de las mejores piezas ferroviarias que se inscribe en la línea monumental, correspondiente al período de reinado de Eduardo VII. Además, conforma junto a la estación de la ex línea Belgrano, la plaza y la Torre de los Ingleses uno de los conjuntos arquitectónicos eduardianos más notables fuera del Reino Unido.

La concesión, por el lapso de 5 años, para la recuperación, explotación y administración de la estación Retiro (línea Mitre) fue otorgada a un consorcio integrado por TBA, Baires Comercial y Cometrans. El proyecto de remodelación, a cargo del estudio de arquitectura Baudizzone-Lestard Varas, contempla como áreas de intervención los accesos, el hall central, los locales gastronómicos, las cúpulas, las columnas, los techos. En ésta, como en otras estaciones, no se hicieron tareas de conservación durante años, y algunas refacciones esporádicas se realizaron sin orientación, ni planificación integral,

■ **Valor:** ***El proyecto original de la terminal del Ferrocarril Central Argentino (línea Mitre, Retiro) está considerado como una de las mejores piezas ferroviarias.***

con lo cual aumentó la degradación edilicia.

Los locales comerciales serán reversibles. Es decir, que no se integrarán de manera definitiva a la estructura del edificio, sino que su instalación permitirá desmontarlos cuando el espacio requiera otros usos. En el hall central se repondrán la mayoría de las placas premoldeadas que conformaban el cielorraso, para lo cual se van a extraer para hacer los moldes originales y recrear las condiciones primigenias sobre las placas existentes. Lo mismo ocurre con el tratamiento dado a la cúpula central, "se han desmontado los grandes rosetones y se ha detectado un yeso original de extrema dureza; se está reparando el material degradado, y en cuanto a los elementos que se agregan, se recurre al mismo tipo y dureza de yeso para que sea compatible con el original, y se realizan los moldeos para recuperar también las formas originarias", explica el Arq. Luis Gorodner, de Procedimientos Gorodner, a cargo de la dirección ejecutiva de la obra.

Cada procedimiento de recuperación se apoya en los documentos históricos y fotográficos con los que trabajaron los arquitectos que elaboraron el proyecto. Se prevé también la creación de un patio de comidas com-



■ Para definir la remodelación, se recurrió a los planos originales.

ES FERROVIARIAS
ONCE

do el estilo



■ El proyecto contempla la recuperación de cúpulas y techos.



■ En el hall central se repondrán las placas premoldeadas que conformaban el cielorraso.

puesto por los dos salones donde funcionaban las antiguas confiterías de la estación. Ambos estarán vinculados entre sí, pero manteniendo al mismo tiempo sus espacios diferenciados; aunque conformarán una unidad formal a través del rescate de sus materiales, como los pisos de roble y toda la marquetería de guarda, lo que provocará una adecuada transición visual.

El desafío que implica este tipo de emprendimientos consiste en mantener intactos los lineamientos estéticos y virtudes histórico-culturales del edificio, y a su vez reactualizar su funcionalidad para responder a los requerimientos de los usuarios contemporáneos. Actualmente, circulan por esta estación 70.000 pasajeros diarios, un volumen que seguramente no se corresponde con el caudal original.

El pórtico de acceso central, diseñado en forma de hemiciclo, que preveía la entrada de carruajes, luego fue adaptado de hecho para la circulación vehicular y la parada de taxis, y se había convertido en una de las áreas más degradadas de la estación. Ahora tendrá un nuevo y exclusivo uso que es el ingreso peatonal. Se instalarán algunos locales comerciales, y si bien el proyecto original contemplaba la abertura de las ventanas, extrayendo los vidrios armados existentes para dar luz a ese sitio y posibilitar la transparencia visual hacia la Torre de los Ingleses y la plaza, esta modificación no fue aprobada por la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos.

LAS RECOMENDACIONES DE LA COMISION NACIONAL DE MUSEOS

La preservación de la memoria

m² Por L. S.

La estación terminal Once empezó a construirse a fines del siglo XIX y fue realizada en varias etapas, tratando de mantener la unidad estilística, aunque posteriormente fue en gran parte destrozada. El período de concesión para su explotación es por 20 años y las obras, cuyo plazo de ejecución es de 12 meses, recayeron en la empresa Decsa Desarrollos Comerciales S.A.

En cuanto a la estación cabecera de Constitución, que fue inaugurada en 1864, contaba con una modesta estructura que combinaba rasgos neoclásicos y renacentistas. Luego fue ampliada y reedificada en cuatro oportunidades otorgándoles representación a los distintos estilos que prevalecieron sucesivamente en la arquitectura británica. Del proyecto de remodelación original que presentó la empresa concesionaria (Decsa S.A.) ante la Comisión Nacional de Museos el año último, ésta rechazó la ubicación de las escaleras que van al subsuelo, porque quedaban prácticamente en el medio del hall central, un sector que debe preservarse espacialmente. Tampoco aceptaron que en el frente que da sobre la plaza, y detrás de las ventanas, construyeran un pasillo e hicieran un cerramiento para instalar allí las cocinas. Lo mismo ocurrió con la fachada sobre la calle Lima, que ya había sufrido una alteración que le dio un carácter "modernoso", y la corrección que se planteaba era sobre esa última modificación, y no un rescate de las formas originales.

"La Comisión defiende siempre el carácter del monumento. El patrimonio se rescata como parte de la memoria colectiva para que se integre a la vida del momento, y no es para sufrirlo, sino para gozarlo", dice el arq. José María Peña, integrante de la Comisión de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Muchas veces los proyectos o las propuestas de diseño llegan a la Comisión cuando las obras ya están adjudicadas, y también algunos emprendimientos se ven demorados o trabados porque se hacen correcciones sobre el boceto original para dar lugar a las resoluciones de la Comisión que son obligatorias.

CONSORCIOS

Organizada por la Fundación "Liga del Consorcista de la Propiedad Horizontal" –que preside el Dr. Osvaldo Loisi–, el pasado 9 de noviembre se llevó a cabo en la Defensoría del Pueblo de la Nación una mesa redonda en la que se discutieron diversos aspectos de la problemática que afecta a quienes viven o trabajan en edificios sometidos al régimen de la Propiedad Horizontal (Ley 13.512). Allí se dio a conocer un proyecto de Ley presentado recientemente en la Legislatura Porteña por la diputada Sandra Dosch sobre la creación de un Registro Público y Gratuito, en el que deban inscribirse obligatoriamente los Administradores de Consorcios, como así también todos los prestadores de bienes y servicios de la Propiedad Horizontal. Tal registro, que dependería de la Secretaría de Industria y Comercio de la Ciudad de Buenos Aires, al establecer ciertos requisitos básicos de solvencia, contribuirá en gran medida a evitar la generalizada corrupción que afecta a muchos consorcios de la ciudad, descartando tácitamente todo monopolio que sobre la actividad de administrar consorcios se pretenda ejercer por parte de ciertas corporaciones de administradores.

También se abordaron temas tales como la necesidad de que los consorcistas estén debidamente representados en la discusión de los convenios colectivos de los encargados de edificios, la compleja problemática de los llamados "Countries" y Barrios Cerrados y la conveniencia de arbitrar mecanismos idóneos de resolución de conflictos relacionados con el sector. La mesa redonda señaló la necesidad de rescatar el tema de la Propiedad Horizontal de manos del sector inmobiliario, para encarar seriamente el estudio de los problemas consorciales vistos desde el punto de vista de la comunidad que vive o trabaja en esos conglomerados habitacionales. La nutrida concurrencia, que colmó las instalaciones de la Defensoría del Pueblo, adhirió calurosamente a los temas debatidos, participando activamente con preguntas a los panelistas, demostrando una singular efervescencia.

DESGRAVACION EN PRESTAMOS PARA VIVIENDA

m² Por Moisés Resnick Brenner *

En la reciente Reunión Anual de IDEA, el ministro de Economía anunció la desgravación impositiva para los créditos hipotecarios para favorecer la construcción y adquisición de viviendas nuevas hasta un máximo anual de 4000 pesos sin restricciones que sea vivienda única. De esta manera, el deudor de un crédito hipotecario podrá descontar del pago del impuesto a las ganancias una parte de su cuota, que dependerá del monto y plazo del crédito, que –según estimaciones– producirá un ahorro del orden de una cuota por año o un punto en la tasa de interés.

El hecho de que el beneficio sólo sea para quienes compren una propiedad nueva o tomen un préstamo para construirla, sin que alcance a quienes compren una vivienda usada, limita fuertemente el sentido de la medida, dejando de lado la existencia de un importante stock de viviendas usadas existentes cuya oferta formaría parte también del efecto económico dinamizante que se intenta lograr, pero aún se está a tiempo de optimizar la propuesta.

En efecto, las numerosas experiencias han demostrado que el apoyo crediticio o impositivo debe otorgarse a la demanda en su base más amplia (incluyendo a los sectores de más bajos recursos), de manera de posibilitar a los beneficiarios adquirir la mejor oferta que encuentren en el mercado sin la limitación de que sólo sean nuevas, para evitar poner trabas a las posibilidades de adquisición que deben ser en lo posible totalmente amplias. De otra forma, el beneficio a la demanda se transfiere a la oferta, dado que el beneficio fiscal sólo se otorga a la compra de "determinadas" unidades y que promueve sólo a quienes "tienen la vaca atada".

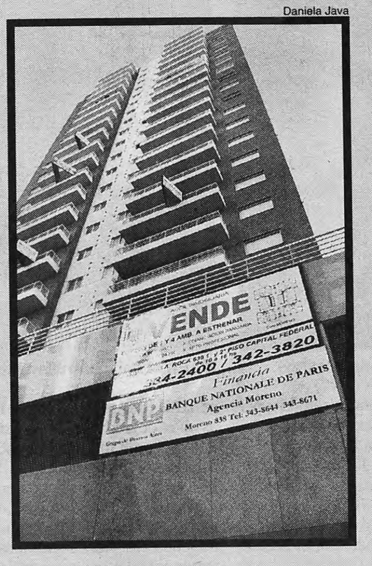
La forma de dinamizar la construcción es reducir el stock existente tanto de viviendas nuevas como usadas, como sucedió hace 15 años en el Plan Construir para la Vivienda del Banco de la Provincia de Buenos Aires a través de los Títulos Vavis.

Antecedentes

La idea de Deducción de los intereses pagados por la compra de vivienda de la base imponible del impuesto a las ganancias comienza en 1992 a través de distintos estudios y publicaciones. En abril de 1996 compartí un panel con el Dr. Domingo F. Cavallo, entonces ministro de Economía de la Nación, en la Expovivienda '96, donde planteé el proyecto que años antes había presentado –a través del Centro Argentino de Ingenieros– a la Cámara de Diputados como proyecto de ley, que no llegó a ser tratado.

El mismo Proyecto de Ley fue presentado al Foro Argentino de la Propiedad Horizontal, que

Daniela Java



Según el autor, la medida anunciada por el Gobierno es buena pero insuficiente al alcanzar sólo a la compra de vivienda nueva. Recomienda mejorar la norma para reactivar el mercado inmobiliario paralizado y la construcción, hoy en su nivel más bajo desde 1996.

tuvo lugar entre el 15 y 17 de octubre de 1998, en oportunidad de las Jornadas con motivo de los 50 años de vigencia de la Ley de Propiedad Horizontal. Esta información me fue requerida por el diputado Manuel Baladrón, quien luego de estudiarlo lo hizo suyo –con la condición de que fuera mencionado que era una propuesta del CAI– elevándolo como proyecto de Ley el 06/06/2000, bajo el número D-3212, actualmente en la Comisión de Presupuesto presidida por el Dr. Baglini. Siempre en tren de colaboración, el proyecto y los antecedentes fueron elevados el 28/08/2000 al secretario de Programación Económica, Dr. Miguel Bein, habiéndose formado el Expte. 001-004-091/2000 del Ministerio de Economía.

Teniendo en cuenta que la decisión de compra de viviendas tarda alrededor de 90 días y la fecha del año en que nos encontramos, el efecto de la medida se sentirá a fines del próximo año, pero generará no sólo una expectativa positiva entre los compradores sino un apoyo al mercado inmobiliario que reactivará la construcción –hoy en profunda caída– generando actividad, disminuyendo el desempleo y con una indiscutida alta tasa de retorno económico y social, con un efecto fiscal positivo resultante de la aplicación de la matriz de insumo-producto.

Apoyo del FMI

En recientes declaraciones en Washington, el nuevo titular del FMI, Horst Köhler, sugirió obras para el crecimiento, aunque tengan un costo fiscal. Manifestó que, sin dejar de defender la austeridad fiscal, se debe mostrar una posición más estratégica y un cambio en las políticas tradicionales de la entidad, al sostener que además de cumplir las metas fiscales hay que pensar en planes de infraestructura.

Al referirse a la Argentina, dijo "estar abierto a escuchar propuestas que incentiven la inversión en infraestructura, ataquen la recesión y generen empleo, aunque tengan un costo fiscal, siempre que generen el necesario apoyo político a los programas económicos logrando de esa forma que la gente tenga esperanza para el futuro que les toca vivir".

No quisiera dejar esta oportunidad para destacar que además Köhler recordó que Heinrich Brüning, el último de los cancilleres de la República de Weimar, antes del ascenso del nazismo, logró achicar el déficit público pero no pudo bajar el desempleo ni generar un crecimiento económico que aplacara el descontento social. De ahí la importancia de implementar este tipo de planes reactivadores.

** Presidente de la Comisión de Economía. Centro Argentino de Ingenieros.*